

皆さんと共に機体を組み上げた後、迫田教官の指導を受けながら、バディを組む林さんと共に機体、操縦系統、機関、計器類・ラジオ・装備品類のチェック、そして暖気運転を済ませました。

全員で朝のブリーフィングを行った後、迫田教官から本日の課題（VOR が示す to/from の意味合い）をお聞きし、まずは林さんから飛び立って行かれました。

この間当方はピュアグライダー訓練のお手伝いをしておりましたが、この日は朝からリフトが強いらしく、皆さん上がったらなかなか降りて来ない状況でした。

やや遅めの昼食を摂っているうちに G109B が着陸し、林さんの様子を聞くと「やることが多くてバラバラになっちゃった！」との事。不安に駆られながら、林さんの見様見真似でフライトプランを入れ、いよいよ搭乗となりました。先々週に体験搭乗させて頂いておりましたが、その時は右のコパイ席。PIC の迫田さんのやられている事を見ていれば良かったのですが、今日からはそうは行きません。プリフライトチェックを済ませていよいよラインアップに向かいます。左席なので左手でスティック、右手でスロットル操作となるのですが、これは初めての経験となります。更にステアはラダーペダルでの操作なので、動き方も手探り（足探り？）でした。

離陸前のチェックを済ませた後、丁度 13:00 に離陸。迫田教官が加速、エアボーン、上昇、プロペラピッチ変更の操作、ATC を実施されており、当方はその様子を観察させて頂くのみでした。

1,500ft、150km/h に達した時、迫田教官から「You have」を宣告され、当方が操縦することに。まずは 150km/h で 1,500ft を維持しながら指定目標に向かって直進する課題が与えられました。

初めのうちは高度ばかりに気を取られ、速度がかなり変動していましたが、徐々に落ち着いて来て「ヤレヤレ」と思っていたら、今度は 120km/h で 1,500ft を維持せよとの指示。スロットルによる調整も行いましたが、なかなか安定しません。この頃になると大きな雲（ピュアなら美味しそうな雲）によるリフトが加わって、勝手に高度がドンドン上がってしまいます。維持しようと更にスロットルを調整し出すと、もう収束しなくなって来ました。迫田さんの指示で右に変針して雲を避け、漸く落ち着いて来ました。次は 100km/h です。この時はリフトも弱く、何とか維持できました。更に今度は 90km/h です。これは非常に難しく、スロットルを少しでも絞り過ぎたり、スティックを引き過ぎると途端に失速・機首下げになってしまいます。結局 90km/h は全く未完のままで終わりました。

次に VOR の to/from の体験です。当初 1,500ft で大島 VOR を捉えようとされた様ですが、結局 2,000ft まで上がらないと受信出来なかった為、この高度で体験させて頂きました。VOR に真正面では無くても近づく側に向いていれば to が表示され、離れる側に向かっている側であれば from が表示されることを教えて頂きました。

続いて、高度一定、速度一定で左右の 90° 旋回のご指示。左右とも指示された後、翼端方向の目標を定めて旋回、ロールアウトを繰り返しました。

これで訓練は終了となり、浜北滑空場へ帰投の運びとなりましたが、浜北周辺でのその後のプロシージャは全て迫田教官が実施され、場周パターンや各ポイントでの目安となる高度等を教えて頂きました。

13:53 着陸後の教官からのデブリは、大変厳しいもので、主な項目は以下と理解しました。

- ・速度管理はメータに頼るな。地平線の位置で覚えよ。
- ・高度管理も全くダメ。見張り・速度・高度・バリオ・エンジン回転を常にスキャンして変化を掴め。
- ・エンジン回転は回転計だけでなく、音でも判断出来る様になること。
- ・90° 旋回が 80° 旋回になっている。しっかり 90° の目標を決めることと、方位計で開始方位・終了方位を確認すること。
- ・旋回中、旋回方向ばかり見ている、地平線の変化を見ていないのでピッチ変化が大きい。主に地平線を見て、チラチラ旋回方向を見張ること。

言われている事は全て尤もで、つまりは実施することの精度を遥かに高めなければなりません。自分の不甲斐なさを改めて突き付けられました。

これらを教訓として、引き続き今後の訓練に臨んでいきたいと思います。

最後に、飛ばさせて頂く為に多くの YSC の方々にご協力頂いている事に深く感謝申し上げます。